

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1990)

Artikel: Rail 2000 avance en dépit des obstacles
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676208>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Rail 2000 avance en dépit des obstacles

Le premier tronçon achevé de Rail 2000 – la double voie entre Cham et Zoug – illustre les progrès réalisés en 1990 par l'ambitieux projet. Mais les travaux, qui évoluent favorablement sur tous les fronts, ne doivent pas détourner l'attention des difficultés, plus ou moins importantes. Aux avantages de Rail 2000 (fréquence, rapidité, continuité, confort) se sont en effet ajoutés les mots-clefs «prix» et «retards».

En 1990, l'avancement des travaux a permis de dresser un premier tableau des coûts et du calendrier. A ce propos, l'on a dû constater que les contraintes légales pour les projets importants, entrées en vigueur ces dernières années, nécessitent beaucoup plus de temps et de moyens pour l'étude et la réalisation qu'on ne l'avait admis lors de la conception de Rail 2000.

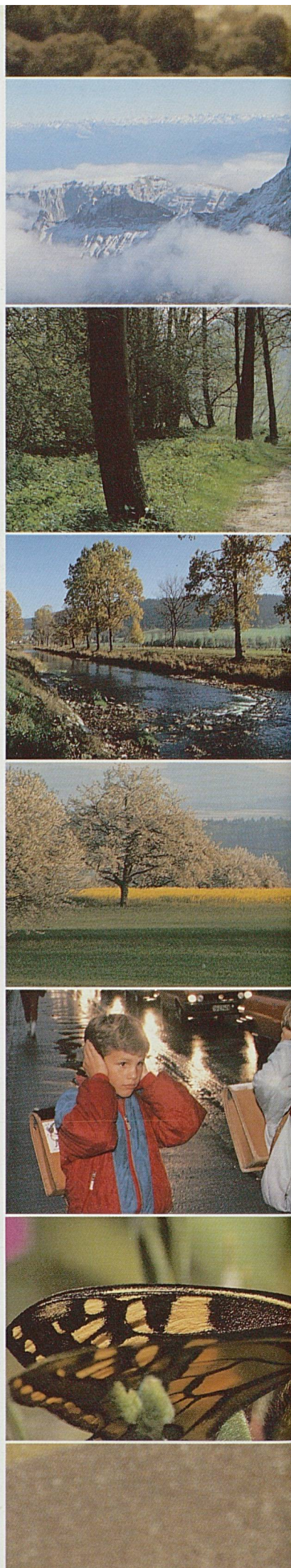
Calculé aux prix de 1990, Rail 2000 coûtera 9 milliards de francs, alors que l'arrêté fédéral du 16 décembre 1986 en prévoyait 5,4 (base 1985). Le renchérissement survenu entre-temps y est, à lui seul, pour deux milliards.

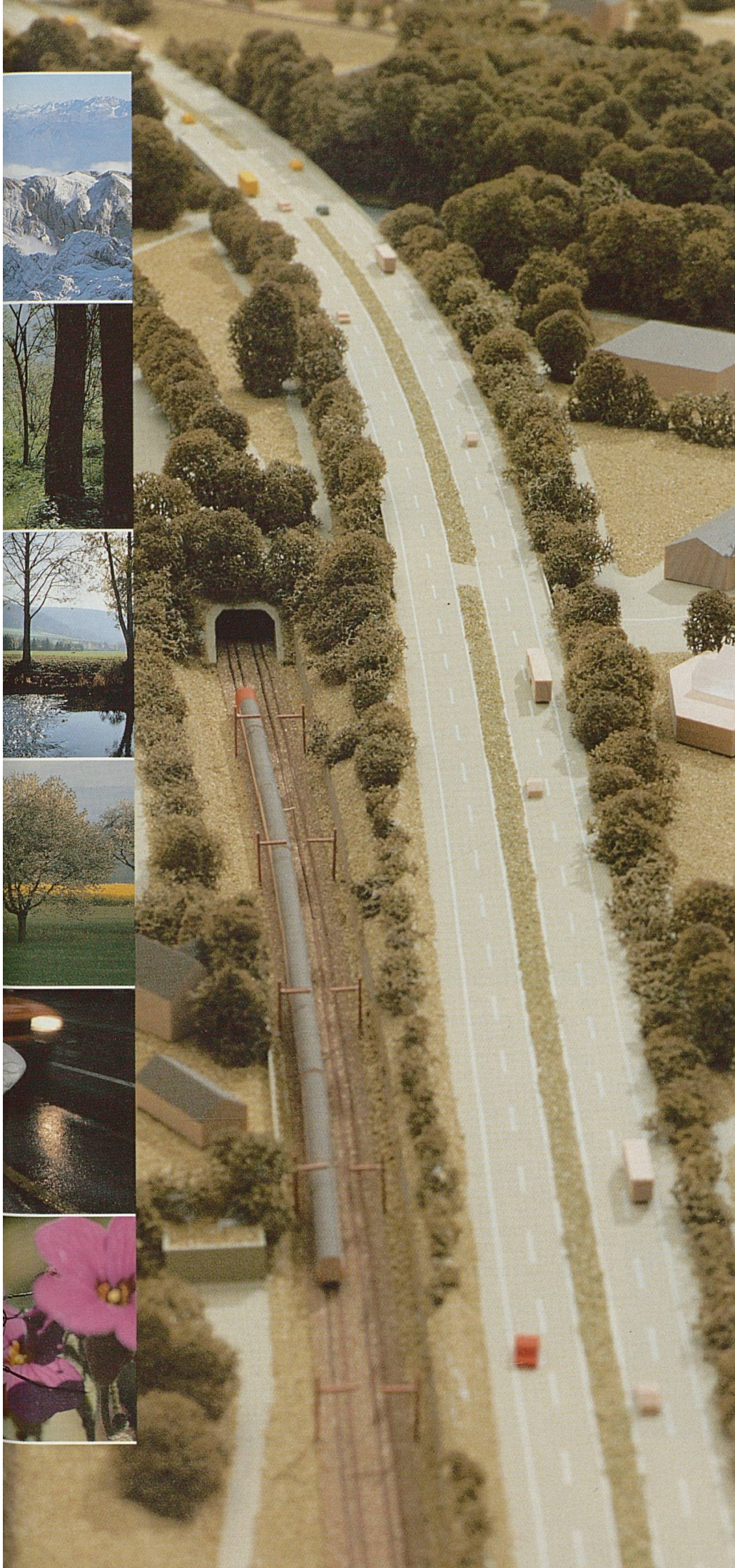
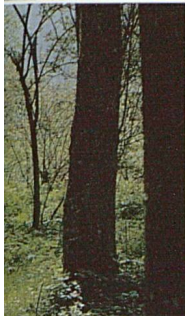
Une bonne moitié des coûts supplémentaires concerne les mesures prises pour ménager l'environnement. D'autres investissements sont nécessaires pour satisfaire aux contraintes de la procédure d'approbation des plans et pour respecter l'étude d'impact sur l'environnement. D'importants moyens sont aussi affectés à la planification ouverte dont le but est d'arriver dans la mesure du possible à un accord avec les milieux touchés. Cette méthode entraîne, d'une part, des dépenses plus élevées pour la planification et, d'autre part, des projets plus coûteux. De son côté, l'accroissement de la demande – qui requiert des installations plus performantes et une technique plus poussée – occasionne également un surcroît de dépenses. Alors que les pronostics de 1985 portaient sur 440 trains entre Berne et Olten, il faut en prévoir 580 aujourd'hui.

L'exemple du nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist démontre clairement la cause de l'augmentation des coûts.

- Total des coûts: 1372 MFr (prix 1990)
- Renchérissement survenu depuis 1985: 311 MFr (indice zurichois du coût de la construction pondéré)
- Mesures de protection de l'environnement: 106 MFr
- Exigences plus élevées: 53 MFr (trafic supplémentaire)
- Compléments au titre des mesures de sécurité et de sauvetage: 21 MFr
- Etudes parallèles (planification ouverte): 20 MFr

La phase de planification de ce tronçon illustre aussi la précision et l'étendue des travaux, ainsi que les moyens engagés dans les études de construction et de modernisation de lignes ferroviaires. Avant le scrutin populaire relatif au projet Rail+Bus 2000, l'on avait déjà discuté de façon approfondie avec les cantons, les régions et les Chambres fédérales, examiné des tracés possibles et élaboré des avant-projets. Une grande quantité de travaux méticuleux sont nécessaires jusqu'au dépôt du projet pour le tronçon central de Rail 2000.





Le plus grand soin est voué à l'étude des lignes nouvelles de Rail 2000: partout où cela est possible, la ligne est tracée à proximité de l'autoroute. D'importantes sommes sont consacrées à la protection des sites, des eaux, de la faune et de la flore ainsi qu'aux mesures antibruit; le renchérissement mis à part, ces montants sont les principaux responsables du surplus de coûts.

Ce tronçon traverse 31 communes, quatre régions et trois cantons. Entre 1987 et 1990, plus d'une centaine d'entretiens et de réunions d'information ont eu lieu avec les autorités cantonales et communales. Neuf bureaux spécialisés différents ont rédigé le rapport d'impact. Côté environnement, un inventaire de l'écosystème (faune, flore, biotopes) a été dressé pour une surface de 124 km² le long de la future ligne. Pour ce qui est de l'hydrologie, l'on a procédé jusqu'ici à quelque 80 forages des nappes souterraines.

Depuis la décision des Chambres en faveur du tracé «Sud-Plus», plus de 30 variantes ont été étudiées.

Au vu des expériences faites jusqu'ici, le management de Rail 2000 a été réorganisé dans le but de concentrer les moyens et les efforts sur les projets-clés de Rail 2000.

Les CFF attendent beaucoup de la nouvelle procédure d'approbation des plans, proposée par le Conseil fédéral. Celle-ci promet une accélération des formalités administratives sans altérer pour autant la sauvegarde des droits des milieux touchés.